Jaro 21-a DECEMBRO 1969 N-ro 6



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

La IFEF-estraro deziras al ĉiu leganto bonan kristnaskon, kaj feliĉan, prosperplenan novan jaron.



F. I. S. A. I. C.
Dopolavoro Ferroviario

I. F. E. F. — I. F. E. A.
Internacia Fervojista Esperanto - Federacio

22-a Internacia fervojista Esperanto-kongreso

RIMINI (Italio) de la 16-a ĝis la 22-a de majo 1970.
Sub la aŭspicioj de FISAIC kaj Dopolavoro Ferroviario.

KONSTANTA ADRESO:

22-a IFEF-KONGRESO, Via Donato Creti, 61 = I-40128 BOLOGNA, Post la 1-a de majo 1970 oni devas adresi: ĉe D.L.F., Viale Regina Margherita, 109 = I-47037 RIMINI (Italio).

POŜTKONTO:

N-ro 8/24094 de ITALA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO, Via Donato Creti, 61 = I-40128 BOLOGNA (Italio).

BANKKONTO:

C/C n-ro 02586 de DOPOLAVORO ĉe BANKA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI, Via Rizzoli, 20 = I-40100 BOLOGNA (Italio).

INFORMA BULTENO

Kongresaj kotizoj: Kongresano: ĝis la 31.1.1970: italaj liroj 4500,- post la 31.1.1970 ĝis la 30.4.1970: italaj liroj 6000,-.

Familiano-Pensiulo-Junulo ĝis 21-jaroj: pagas, respektive, la duonon.

Simbola aliĝo: (Simpatianto kiu ne vizitas la Kongreson) minimume italaj liroj 1000. Tuj post la kongreso li ricevos la kongresajn dokumentojn.

La kongreskotizo ne estas repagebla.

Loĝejoj: La hoteloj, tute apud la maro, estas de la sama kategorio: prezo por tranoktado kaj kompleta pensiono (sen trinkaĵoj): italaj liroj 2000,- po persono po tage. Por la tuta semajno de la 16-a vespere ĝis la 22-a de majo vespere: italaj liroj 12 000,- ĉio enkalkulite escepte la trinkaĵoj. Nur tranoktado: italaj liroj 1000,- po persono kaj nokto inkluzive matenmanĝo (nur tranoktado ne konsilinda).

Ĉambroperado: Prezo po lito: italaj liroj 200,- La ĉambroperado estas deviga.

Manĝoj: Ĉiu manĝo (sen trinkaĵo): italaj liroj 1000,- (ne konsilinda). La manĝoj okazos en la samaj hoteloj kie la kongresanoj loĝos.

Glumarkoj: L.K.K. pretigis kvinkolorajn buntajn glumarkojn kiuj simboligas la kongresurbon, Esperanton kaj fervojon, pere de skizita velo sur maro kaj fluganta rado sur verda kvinpinta stelo. La prezo estas, po folio de 4 ekzempleroj: 50 italaj liroj plus sendkosto. Mendu ilin tuj ĉe la adreso de L.K.K.

Ekskursoj: Duontaga aŭtobusa ekskurso al SAN MARINO (malnova sendependa malgranda respubliko) antaŭvidita lunde la 18-an de majo posttagmeze: Prezo italaj liroj 800,-.

Duontaga ekskurso per aŭtobuso al RAVENNA (urbo de famaj mozaikoj kaj tiama ĉefurbo de Itala regno) antaŭvidita ĵaŭde la 21-an de majo matene: Prezo italaj liroj 1300,-.

Tuttaga ekskurso per trajno al BOLOGNA, inkluzive aŭtobuso por viziti la urbon kaj la ĉirkaŭaĵojn, kaj tagmanĝon; antaŭvidita vendrede la 22-an de majo: Prezo italaj liroj 3000,-.

PROVIZORA PROGRAMO:

Sabaton la 16-an de majo: Gazetara konferenco. Alveno de la kongresanoj. Kunsido de la IFEF-Estraro kun LKK. Interkona vespero.

Dimanĉon la 17-an de majo: Diservo. Foto-

grafado. SOLENA MALFERMO DE LA KONGRESO. Vizito de la urbo kaj ĉirkaŭaĵoj. Folklora vespero.

Lundon la 18-an de majo: Laborkunvenoj de la Komitato kaj Komisionoj. Duontaga ekskurso al San Marino. Teatra vespero.

Mardon la 19-an de majo: Laborkunvenoj de la Komitato kaj Komisionoj. Piedpilka ludo. Fakprelegoj kaj filmoj. Junulara vespero.

Merkredon la 20-an de majo: Laborkunsidoj (Plena asembleo). Filmoj kaj vizitoj al fervojaj instalaĵoj. Internacia balo.

Jaŭdon la 21-an de majo: Duontaga ekskurso al Ravenna. Fermo de la kongreso.

Vendredon la 22-an de majo: Tuttaga ekskurso per trajno al Bologna.

Kiel atingi Rimini:

Rimini estas fervoja centro sur la linio Bologna—Ancona, atingebla, por tiuj kiuj venas de nordo, tra Bologna (km. 112) aŭ Ferrara (km. 124), kaj, por tiuj kiuj venas de sudo, tra Ancona (km. 92). De Bologna oni povas atingi Riminin rekte, aŭ tra Castelbolognese—Ravenna (km. 84 + 50).

Alveninte de Francio oni trairas la landlimon en Ventimiglia aŭ Modane; de Svislando en Iselle aŭ Chiasso; de Aŭstrio en Brennero, S. Candido aŭ Tarvisio; fine de Jugoslavio en Poggioreale.

Oni atingas Rimini:

De Ventimiglia tra Genova—Voghera—Piacenza—Bologna, aŭ rekte tra Genova—Bologna.

De Modane tra Torino—Milano—Bologna, aŭ rekte tra Torino—Voghera—Piacenza—Bologna.

De Iselle tra Domodossola—Milano—Bologna. De Chiasso tra Milano—Bologna.

De Brennero kaj S. Candido tra Fortezza—Verona—Bologna.

De Tarvisio tra Udine—Venezia—Padova—Ferrara—Bologna.

De Poggioreale tra Trieste—Venezia—Padova—Ferrara—Bologna.

Post la tuttaga ekskurso al Bologna, oni povas atingi la sudan Italion de Bologna tra Firenze—Roma k. c. aŭ rehejmvojaĝi, aŭ reveni al Rimini kaj daŭrigi al suda Italio tra Ancona—Roma k. c. aŭ tra Ancona—Bari k. c.

Iom pri la kongresurbo



Rimini, kvankam urbo riĉa je historio, pri kio atestas elstaraj monumentoj, estas nuntempe fama precipe pro sia strando, certe la plej bela en Eŭropo pro la kvalito de ĝia sablo, pura kaj ora, ĝia longo (15 km) kaj ĝia larĝo (100 m). Ĉiujn sportojn oni povas ĉi tie disvolvi: ĉevalrajdadon, skermadon, tenison, mar-skiadon, motor- kaj velsporton, naĝadon, boksadon, ktp. Ĉefe por infanoj tiu ĉi strando estas senriska: la mola malalta fundo permesas eniri en la akvon sen danĝero. Oni kreis ankaŭ specialan centron por helpo.

Belegaj magazenoj de ceramikaĵoj, vestaĵoj kaj ornamaĵoj altiras multnombrajn klientojn, dum la manĝaĵ-vendejoj, ĉiutage provizitaj de prosperaj ĉirkaŭaĵoj, garantias al la gasto sanajn kaj bonkvalitajn nutraĵojn. Plue unuaranga aŭtobusa kaj troleo-busa servo kunligas la diversajn partojn de la urbo kaj la ĉirkaŭaĵojn.

*



ADMINISTRAJ INFORMOJ

En la kadro de GEFA-jarkunveno en Augsburg la 18an kaj 19an de oktobro okazis ankaŭ IFEF-estrarkunveno. Ĉeestis ĉiuj 5 estraranoj. Laŭ la tagordo estis traktataj i. a. jenaj punktoj: Kongresproponoj kaj tagordo por Rimini, statutaj problemoj, estonta aspekto de LIF, rilatoj al aliaj organizaĵoj kaj organizaj aferoj.

*

Kiel ni eksciis el Hungara Fervojista Mondo, nia longjara kaj tre ŝatata membro, D.ro Stefano Bácskai, ricevis flanke de la Hungara Ŝtat-Fervojo ordenon pro siaj multflankaj meritoj kaj por 50-jara fidela servo ĉe la fervojo. La IFEF-estraro tre kore gratulas al d.ro Bácskai kaj deziras al li ankoraŭ multe da sukceso.

*

La Norvegaj Ŝtataj Fervojoj (NSB) donis al IFEF, pere de la LIF-redaktoro transdonita al la prezidanto dum solenaĵo en Augsburg, tratranĉitan relon, konvena por skribtablo kiel ornamaĵo.

La objekto estas simbolo, ke se la IFEF-trajno denove iam en la estonto direktiĝas norden, ĝi estu kore bonvena veturi laŭ norvegaj reloj!

*

La norvega landa asocio (NEFA) faris al IFEF honore al la 60-jara datreveno librodonacon. La estraro dankas al ĉiuj norvegaj kolegoj por la nobla gesto.

*

Niaj kolegoj en Rumanio atingis, ke la Popoluniversitato en Brasov eldonis afiŝon anoncante i. a. ankaŭ kurson en Esperanto.

*

La landaj asocioj en Germanio kaj Norvegio eldonis novajn varbafiŝojn, tre taŭgajn por diversaj celoj.

La estraro kore dankas al la japanaj kolegoj por la salutoj okaze de fervojista kunsido la 2an de novembro en Pojohaŝi. Ni deziras al ili multe da sukceso.

*

EDWARD MARSHALL ROSHER MORTIS

De Anglio ni informiĝis ke Edward Marshall Rosher mortis la 8an de junio ĉijare, en Hazelmere en Surrey.

Edward Marshall Rosher estas unu el la pioniroj de la fervojista Esperanto-movado, kiam temas pri terminara laboro.

Li naskiĝis en Anglio en 1876, kaj post kiam li kiel 20-jarulo fariĝis inĝeniero, li vojaĝis al Suda Afriko, kie li partoprenis en la konstruado de la fervojo de Cape al Cairo.

Tie li restis ĝis 1907.

De 1908 li estis ĉef-inĝeniero ĉe la fervojoj de Kubo, kaj sub lia gvidado konstruiĝis multaj novaj linioj sur tiu insulo.

Dum la unua mondmilito, li faris militservadon kiel ĉef-inĝeniero ĉe la Bagdad Okcidenta Fervojo, kie li gvidis la rekonstruadon de detruitaj linioj, kaj ankaŭ la konstruadon de novaj.

Dum tiu tempo li eklernis Esperanton.

Post la milito li faris esplorlaborojn ĉe la Trans-Sibir Fervojo. Li tiam tre ofte devis uzi Esperanton, kaj li priskribis sian renkontiĝon kun rusa esperantisto en Omsk, kaj pri renkontiĝo kun aŭstriaj-hungaraj militkaptitoj kiuj estis esperantistoj, en malliberejoj en Khabarovsk kaj en aliaj sibiraj urboj.

Estis en Sibiro ke li komencis sian laboron de fervoja terminaro.

En tiu tereno li faris altvaloran laboron, kaj ĉar li nun ne plu estas inter ni, IFEF esprimas la deziron ke li ripozu en paco!

"Eksteraj rilatoj"

Unu el la plej gravaj eraroj de la esperantistoj estis jam ĉiam, ke ili ĉefe flegis la karan lingvon pro propra plezuro aŭ pro la interna ideo. La verdaj kluboj metis limojn ĉirkaŭ si kaj ofte eĉ ne emis kunlabori kun samverduloj en la sama urbo. Certe intertempe sub premo de la nuntempaj cirkonstancoj la verdaj limoj moliĝis kaj multaj el la modernaj esperantistoj ekkonas, ke la ekzistado de la esperantisma afero dependos de tio, ĝis kia grado la esperantistoj sukcesos diskonigi siajn ideojn en rondoj, kiuj ankoraŭ ne aŭ ne sufiĉe klare estas informitaj pri la Internacia Lingvo. Oni povus nomi tion «eksteraj rilatoj» de la Esperanto-societoj. Jen ekzemplo el nia propra medio:

Dufoje ĝis nun, 1967 en Fulda, 1969 en Avignon, la IFEF-kongresoj okazis sub aŭspicioj de FISAIC, la granda kultura organizaĵo internacia de la fervojistoj. Ĝia franca nomo estas: «Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots», t. e. «Internacia Federacio de societoj por arto kaj kulturo de la fervojistoj». FISAIC havas, simile al IFEF, landajn asociojn en proksimume 20 landoj, i. a. en Grekio, Turkio, Portugalio kaj Izraelo. Male mankas komplete asocioj en socialismaj landoj, krom Jugoslavio. Ĉiu landa asocio konsistas el kvazaŭ diversaj kolonoj, ekzemple fotoamatoroj, filatelistoj, ŝakludantoj, kantistoj, artistoj ktp. Ankaŭ ni, la esperantistoj formas unu el tiuj «kolonoj». La multnombrajn aranĝaĵojn internaciajn de tiuj kolonoj FISAIC antaŭsciigas per «aranĝo-kalendaro». La ĝenerala sekretario de IFEF zorgas, ke ankaŭ la IFEF-kongresoj trovas sian lokon en tiu kalendaro. La nombro de la fervojistoj organizitaj en FISAIC estas multe pli granda ol tiu de IFEF, nome proks. 160 000, el kiuj tamen nur areto estas aktivuloj. «Membroj» de FISAIC povas esti laŭ ties statuto fervojaj kompanioj kaj «naciaj ligoj de fervojistoj kun kulturaj celoj».

FISAIC estas fondita en 1952 laŭ iniciato de sia longjara ĝeneralprezidanto d-ro Mollion, kiu estis granda amiko de nia lingvo kaj volonte vidita gasto en niaj kongresoj. Ne laste «kulpis» la tiama prezidantino de la franca IFEF-asocio, Germaine Lemonnier, pro tiu bonvena evoluo. Tamen la rilatoj al FISAIC restis pli malpli supraĵaj ĝis meze de la sesdekaj jaroj, kiam ekestis klopodoj, fondi landajn asociojn de FISAIC en Britio, Hispanio kaj Norvegio. Oni petis la subtenon de la koncernaj landaj asocioj de IFEF, kaj fakte ties agado esence kontribuis akceli la fondon de tiuj tri asocioj antaŭ ĉirkaŭ 3 jaroj. Intertempe la IFEF-estraro mem transprenis la taskon flegi kaj disvastigi la rilatojn al FISAIC. Plej grava punkto estas, ke la rilatoj inter tiuj du laŭ grandeco tiom malsamaj, sed laŭ celoj tre kongruaj federacioj ne restu sole organizaj, sed fariĝu fruktodonaj por ambaŭ flankoj. Fakte la evoluo en la pasintaj 3 jaroj iris tian vojon. La nuna ĝenerala prezidanto de FISAIC, d-ro Emile Schlesser, Luksemburgo, fariĝis alta protektanto de la 19a IFEF-kongreso, vizitis ĝin persone kaj tie dekoraciis tri meritplenajn IFEF-membrojn per FISAIC-medaloj. Simile okazis en Avignon permane de la ĝenerala kasisto de FISAIC. Oni povas diri, ke tiaj medaloj estas la plej valora nuntempe konata distingaĵo por fervojistoj pro internaciaj kulturaj meritoj.

Jam en Rijeka (1957), Linz (1959) kaj Helsinki (1960) d-ro Mollion persone dekoraciis meritplenajn IFEF-membrojn per diversaj distingaĵoj (ne FISAIC-medaloj).

Intertempe IFEF utiligis kelkajn okazaĵojn por prezenti la esencon de la Internacia Lingvo precipe al la ĝeneralaj kaj landaj gvidantoj de FISAIC. Plej laste la IFEF-prezidanto estis invitita al Madrid por referati antaŭ la ĝenerala asembleo de FISAIC pri taskoj kaj labormetodoj de la fervojistaj esperantistoj. Li ne nur referatis, sed ankaŭ disdonis la prelegitan tekston en franca kaj germana lingvoj al la ĉeestantoj. Ankaŭ en la diskutoj pri la tagordo kelkfoje montriĝis, ke la opinio de IFEF tie kaj tie estas petata kaj aŭdata. Oni fakte povas diri, ke la ĝenerala sintenado de la landaj kaj estraraj respondeculoj koncerne nin esperantistojn konsiderinde plifavoriĝis en la pasintaj jaroj.

Por daŭre prezenti al FISAIC ĝustan impreson pri nia laboro, la landaj asocioj de IFEF tre akurate raportu al siaj landaj asocioj de FISAIC, kiuj siaflanke transdonas tiujn indikojn al la ĝenerala sekretario. Kaj tiu eluzas ilin por sia granda jarraporto disdonota al ĉiuj landaj asocioj de FISAIC.

Ni finu per la lastaj frazoj el la referato de la IFEF-prezidanto en Madrid: «La multflankaj celoj kaj rezultoj de la IFEF-agado tutcerte ekzakte konformas al la celoj de FISAIC, tiel ke oni povas konstati idealan agordon. La agado de al esperantistoj ne nur estas sencoplena okupo por libera tempo, sed krome celkonscie intencas plibonigi la interhomajn rilatojn. Tio estas celo, kiu en la nuntempa situacio de la homaro tute ne povas esti taksata sufiĉe grava. Tiel IFEF plenumas la kulturan komision de FISAIC en plej kompleta maniero.

J. Giessner.

POR LA JUNULARO

La 25-a Internacia Junulara Kongreso de TEJO

En sveda urbo Tyresö de la 3—10 de aŭgusto 1969 okazis la 25-a jubilea kongreso de TEJO. Partoprenis ĝin ĉ. 120 gejunuloj el 25 landoj. La festparolon faris D-ro Humphrey Tonkin ĝenerala sekretario de TEJO. Dum la kongreso li elektiĝis prezidanto. La oficialan inaŭguron ĉeestis inter aliaj la komunumestro kaj la kulturĉefo de urbo Tyresö.

La kongresa programo enhavis tre interesajn aranĝojn. Oni prelegis pri aktualaj temoj de la esperantista junularo, kiel ekz.: «Junularo kaj socio», «Landa sekcio de TEJO kaj la socio». Kulturaj prezentadoj, elekto de «Miss Esperanto 1969», oratora konkurso kompletigis la riĉan kongressemajnon.

Laŭ la TEJO-Novaĵoj kompilis:
D-ro I. Ferenczy.

*

«Miss Esperanto» por 1969 estas f-ino Claude Nourmont, kiu estas vicprezidantino de STELO (esperantistaj studentoj). La belulino por 1969, kiu cetere estas ankaŭ komitatanino de TEJO, studas ĉe la universitato de Aix-en-Provence en Francio, en la psikologia fakultato.

El TEJO-Novaĵoj.

*

Ni prezentas d-ron Humphrey Tonkin, la novan prezidanton de TEJO. Li estas 30-jara doktoro pri angla literaturo en Usono. En la pli fruaj jaroj li havis diversajn postenojn en la E-movado. En 1961 li prezedis la LKK-on de la 17-a TEJO-Kongreso okazinta en Wokingham, Britujo. Antau la prezidantiĝo Tonkin okupis la postenon de la ĝenerala sekretario de TEJO /1966—69/.

Humphrey Tonkin estas docento ĉe la Universitato de Pensylvania en Philadelphia. Li doktoriĝis ĉe universitato Harvard, Usono. Li estis la ĉefa inicianto flanke de TEJO por kunlaboro inter TEJO kaj IFEF. Ni gratulas al d-ro H. Tonkin pro la elekto kaj ni deziras al li multajn sukcesojn.

Junulara Sekcio de IFEF.
D-ro I. Ferenczy.

Reklamilo de la Finnaj Fervojoj

Ĝustatempe por la tiujara Universala Kongreso en Helsinki la Finnaj Fervojoj (VR) eldonis ilustritan prospekton en Esperanto. Estas tre laŭdinda kaj utila modelo por tiuj fervojoj kaj turismaj entreprenoj, kiuj ankoraŭ ne deziris ekspluati la avantaĝojn de la Internacia Lingvo.

Trafoliumante la 26 paĝan broŝuron, oni baldaŭ konstatas, ke reklamas ne nur la fervojo, sed ankaŭ la aŭtomobilaj kaj akvovojaj transportentreprenoj, kiuj komune ofertas multnombrajn kombinitajn vojaĝojn, ofte kompletigitajn per aliaj servoj (manĝoj, tranoktoj) Tio estas kaŭzita precipe per la specialaj naturkondiĉoj de Finnlando. Dupaĝa plukolora mapo, bedaŭrinde sen klarigoj en Esperanto, faciligas la superrigardon pri la lando de miloj da lagoj.

La traduko ĝenerale estas bona, kelkloke ĝi povus esti iom pli elasta. Anstataŭ «Indikiĝas»

(p. 5) kaj «transportiĝas» (p. 17) la pasiva formo estas preferinda. «Kombinitaj vojaĝoj» ŝajnas esti pli trafaj ol «paketvojaĝoj» (p. 19). «Vi» komenciĝas nekutime per majusklo, supozeble honore de la alparolita leganto. Iom ĝenas la nekompletaj relativfrazoj, en kiuj mankas la verbo, ekz. en p. 21 «. . en haveno de Mikkeli, de kie matene ekspr estrajne al Helsinki.» La nuntempa reklamlingvo preferas mallongigitajn ĉeffrazojn. Bedaŭrinde enŝtelis sin ankaŭ kelkaj pretervidit aj preseraroj aŭ mankaj silaboj, kiuj en noveldono certe ne plu ripetiĝos.

Sed escepte de tiuj pli malpli bagatelaj eraroj la prospekto bonege interesos la eksterlandajn turistojn. Ni IFEF-anoj ŝuldas multan dankon al niaj finnaj kolegoj kaj povas nur konsili al ĉiuj legantoj, demandi eble plej baldaŭ la reklamilon ĉe la Finnaj Ŝtatfervojoj en Helsinki.

W. Barnickel.

*



FERVOJNOVAĴOJ

Trajnoj pli rapidaj alportas pli da mono

(dbp) — Plialtigo de la trajnrapideco je unu kilometro po horo rezultas unu pro centon pli da veturgastoj; ĉe duobligo de la trajnrapideco povas esti kalkulata kun analoge pli grandaj enspezoj. Tiu interesa konstato estis publikigita dum internacia kongreso en Vieno, kiun partoprenis la gvidaj fakuloj de la sekcio rapidtrajnoj el preskaŭ ĉiuj fervojoj de la mondo.

La tezo, ke pli rapidaj trajnoj enspezas pli da mono, konfirmiĝas per pluraj ekzemploj. Tiel kreskis la nombro de uzantoj de la franca trajno «Le Capitole», kiu lastatempe atingis 200 km/h maksimuman kaj 160 km/h mezan rapidecon, post tiu rapidecplialtigo je 37 pro centoj. La instalo de rapidtrafiko inter Londono — Manĉestro kaj Birminghamo efikis por la britaj fervojoj centprocentan plialtigon de la pasaĝeroj.

Similajn rezultojn donis la novaj turbotrajnoj en Kanado inter Montrealo kaj Toronto, krome en la Nord-Orient-Koridoro de la Unuiĝintaj Ŝtatoj de Ameriko kaj la Tokaido-linio en Japanujo. Ankaŭ la Germana Federacia Fervojo (DB) povis registri pli da pasaĝeroj en iliaj Trans-Eŭrop—Ekspre strajnoj, kaŭze de mallongigo de la veturtempoj.

Eisenbahner — kg

Francio

Aerkusena trajno por Lyon

La urbestro de Lyon konatigis planojn, per kiuj Lyon fariĝos la unua en Eŭropo, verŝajne eĉ en la tuta mondo, en kiu konstruiĝos urbfervojo laŭ la principo de aerprem-pendigo. Oni starigos 3 km longan pruvlinion laŭlonge de la rivero Rhone. La instalaĵo pretiĝos en la jaro 1975.

Tiu kiel «Urba» konata sistemo, kiu evoluiĝis de du francaj firmoj, laboras laŭ la sama principo kiel aerkusena veturilo. Ĉi tiu principo certigas la stabilecon ĉe rapideco, bremsado kaj dum la veturado tra kurboj. La veturilo tiel funkcias, kvazaŭ ne ekzistus kontakto kun la relvojo. La «Urba» ekmoviĝas laŭ rekta induktmotoro, kiu eble havas la rapidecon de personaŭtomobilo.

La konstruinĝenieroj planas 2 diversajn variantojn:

30 sidlokan modelon kun pintrapideco de 75 km/h por la transporto al flughavenoj, foirplacoj ktp. kaj 100—150 sidlokan modelon kun rapideco de preskaŭ 100 km/h por la urba trafiko.

Tradukis el ITF-gazeto
E. Kruse

Germanio

Unua olimpio-motortrajno por Munkeno preta. Baldaŭ provveturo.

La S-fervoj-trafiko, en la klasika formo en Germanio ĝis nun limigita al Berlino kaj Hamburgo, komencas novan periodon. Kiel plej juna milionurbo de la germana federacio Munkeno antaŭ la komenco de la olimpiaj ludoj en 1972 ricevos ankaŭ S-fervoj-reton. La unua evoluita motortrajno de la konstruserio 420 antaŭ nelonge translokiĝis al Munkeno, kie la elektroteknikaj instalaĵoj finpretiĝos. Baldaŭ la unua motortrajno startos la provveturadon.

La olimpio-motortrajno superas ĉiujn aliajn veturilojn. Ĝi estos unu de la plej modernaj mallongdistancaj trajnoj de la mondo. Dum tre frekventita tempo la trajno transportas je vagono pli ol 600 pasaĝerojn. Ĝenerale la trajno konsistos el 3 vagonoj, sekve povas kunveturi 1800 ĝis 2000 pasaĝeroj. La plej granda rapideco estas 120 km/h. Aparte interesa estas la plej alta startrapideco, kiu estas 1 m/s^2.

Tradukis el «Rad und Schiene»
E. Kruse

Norvegio:



Jen la nova balast-purigmaŝino de NSB, (Norvegaj Ŝtataj Fervojoj).

Ĝia tuta prizorgado kaj riparado okazas en la fervojriparejo en Hamar.

La totala longo de la maŝino estas 30 m. kaj la pezo estas 71 tunoj.

Ĝia tasko estas elfosi el la trako la balaston pere de kontinua ĉeno da fosiloj kiuj laboras sub la ŝpalaro. La balasto transportiĝas al konstante skuiganta filtrilsistemo, kiu apartigas nedeziratajn erojn, kiel tro grandaj ŝtonoj kaj tero.

La purigita makadam-balasto retransportiĝas pere de la maŝino inter la ŝpalaron.

(El «Jernbanemanden»)

Svedio:

Ĉe Stockholm C (Stockholm Centra Stacidomo) ekspediĝas ĉiutage ĉ. 900 persontrajnoj,



kaj trapasas ĉiutage 80 000 — 90 000 personoj. Bedaŭrinde la stacidomhalo ofte estas restadejo por nedezirataj homoj, kaj pomonate arestiĝas tie ĉ. 300 personoj pro malsobreco, ŝtelado kaj aliaj deliktoj.

Por la polico la situacio fariĝis ĉiam pli neeltenebla, kaj ofte ĝi perdis la kontrolon.

Ek de junio 1965 oni gardas la tutan stacidomon pere de aro da televidkameroj, kaj la suba bildo ilustras kiamaniere oni en la policoficejo detale povas sekvi la situacion en la tuta stacidomo.

Tuj kiam la polickontrolisto spertas ke ie okazas iu suspektinda, li ordonas kolegojn al la koncerna loko, kaj dank' al tiu gardsistemo, estas pli facile ol antaŭe trovi kaj aresti la kulpulon.

(De «Vårt Yrke», organo de NSB)

*

Svisio

ag. — La federacia konsilistaro estas preta partopreni per disponigo de 3,4 milionoj Fr. la konstruon de aer- kaj spacveturhalo en la Svisa Trafik-Domo en Luzern. Laŭ komuniko ĝi invitas la parlamenton konsenti tiun krediton. La federacio proponas donaci la sumon de 2 milionoj da Fr., la reston de 1,4 milionoj da Fr. pruntedoni.

Samtempe antaŭvidas la federacia konsilistaro plialtigon de la jara federacia kotizo al la societo «Trafik-Domo de Svislando» de ĝis nun Fr. 25 000 al Fr. 50 000. La detaloj pri tiu financhelpo de la federacio al la Trafik-Domo estas reguligitaj en kontrakto inter la du asociitaj partoj.

Funkciorganizaj postuloj kaj ekspoziciteknikaj bezonoj kondukis al ellaboro de projekto por aer- kaj spacveturhalo. En pli posta etapo devas esti konstruotaj krom tio du haloj por ŝipveturado kaj por fremdultrafiko. La kostoj de la nova projekto sumas je 13,75 milionoj da Fr. el kiuj forglutas la halo por aer- kaj spacveturado 6,9 milionojn da Fr. La restantaj 6,85 milionoj Fr., kiuj estu de la Trafikdomo mem financota, necesos por la funkcikonstruaĵo (inkluzive konstruo de planetario). Ekspoziciantoj kaj Trafikdomo aldonas por la nova halo el propraj rimedoj pluajn 3,5 milionojn Fr., tiel ke restos nekovrata sumo de 3,4 milionoj, kiun la federacio pagos. La nova halo estu je dispono ek de 1970.

Eisenbahner — kg

*



EL LA FERVOJISTA MONDO



La 17an de septembro 1969 niaj hispanaj kolegoj inaŭguris klubejon en Barcelona. Sur la foto maldekstre la nova klubejo, novinstalita de la klubanoj mem kun konsiderinda morala kaj praktika helpo flanke de fervojistoj neesperantistaj kaj de RENFE. Sur la foto grupo el la partoprenintoj, de maldekstre kol. Giménez (prezidanto de HEFA), Devis (IFEF-komitatano). Bipp (Svisio), kiu malkovris la ŝildon anstataŭ la IFEF-prezidanto, kiu pro la striko de la francaj fervojistoj alvenis tro malfrue, sesa de md. kol. Virumbrales (IFEF-komitatano), kvina de d. kol. Saladrigas (kasisto).

De la 13-a jarkunveno de GEFA, Augsburg 17.-19.10.-1969

Tiuj kiuj vizitis Augsburg dum la semajnfino 17. — 19. 10. ne povis eviti la vidon de verda Esperantostandardo kiu flirtis apud la ĉefstacidomo, kaj kelkloke oni ankaŭ povis vidi sagojn kiuj montris en la direkto al la sindikatodomo.

Tie okazis la jarkunveno de GEFA.

La mema jarkunveno, kun ĝiaj diskutoj, decidoj kaj elektoj de funkciuloj, certe estis interesa por GEFA-anoj, sed por ĉiuj la kontakto kun GEFA kaj ATC, fervojista turismo, estis speciale interesa.

Por eksterlanda vizitanto plej interesa estis la kulturprogramo, kaj la kunestado en speciala esperantoatmosfero, kun karaj geamikoj el multaj landoj.

El la landoj Aŭstrio, Belgio, Francio, Italio, Jugoslavio, Norvegio kaj Svisio kolektiĝis fervojistoj, kies lingva ligilo estas Esperanto.

Ke ni estis kore bonvenaj pruvis la bonvensaluto de la ĉefurbestro Wolfgang Pepper, kie li esprimis la ĝojon en Augsburg, ĉar la fervojistaj esperantistoj kolektiĝis en la urbo por aranĝi siajn laborkunvenojn. Speciale li ĝojis ke la laboro de la esperantistoj, estas laboro por la mondpaco.

Dum kontaktkunveno inter la GEFA-prezidanto Willi Brandenburg kaj LKK-prezidanto Hermann Schmid kun la ĵurnalistaro de diversaj urbaj gazetoj, oni en bonega maniero sukcesis informi pri Esperanto, kaj oni poste konstatis ke la gazetaro en la germana lingvo bonege raportis pri nia afero al la publiko.

Ke Augsburg estas interesa urbo, kun vidindaj historiaj domoj, ni konstatis dum migrado tra ĝi.

La festvesperon, sabate la 18an de oktobro, malfermis la LKK-prezidanto Hermann Schmid. Sekvis salutparoladoj de la gastoj, dum kelkaj prenis la okazon transdoni donacojn al diversaj meritplenuloj.

Daŭre sekvis jarraporto de la GEFA-prezidanto Willi Brandenburg, antaŭ la komenco de la vera kulturprogramo.

Kaj ĉi tiu vere estis kulturo!

Oni sentis sin levita el la tero, al pli bona sfero kie ĉio estas perfekta.

Tion efikis la diversaj geaktoroj; Fervojista arĉorkestro Augsburg, Gevira ĥoro de BSW Augsburg, Vira ĥoro Buchloe, la soprankantistino Anni Wiesmann, la arĉorkestro de la konservatorio Augsburg, operkantisto Immanuel, kaj s.ro Helmut Rössler kiu recitis.

En la Internacia Lingvo ni aŭskultis la karajn kantojn kiujn ni iam lernis kiel gimnasianoj, studinte la germanan lingvon.

En unua vico, inter multaj altnivelaj kantoj

kaj muzikaĵoj ludas en la memoro, Schubert/Goethe: Knab! rozeton vidis li, Schubert/Müller: Migrado, mia korplezur! kaj oni atentu ke nia IFEF-prezidanto bonege tradukis la baladon Erlkönig, kiun ni aŭdis dum la solenaĵo dimanĉmatene.

En sia festparolado je tiu okazo, la IFEF-prezidanto faris kavalkadon de nia fervojista Esperantomovado dum 60 jaroj. Kaj nun la jarkunveno en Augsburg restas en la memoro, inter multaj aliaj belegaj de le esperantista vivo.

Kiel perloj sur ŝnuro ili restas en la subkonscio, kaj ofte alvenas antaŭ la interna okulo la karaj konataj vizaĝoj de geamikoj el multaj landoj.

En la nomo de ni eksterlandaj vizitantoj en Augsburg, mi direktas mian sinceran dankon al la karaj germanaj samideanaj geamikoj por la amika atmosfero kiun ili kreis.

En unua vico mi esprimas miajn dankvortojn al la «motoro» en la aranĝo, Hermann Schmid, kaj al la GEFA-prezidanto Willi Brandenburg. Via laboro vere estas imitinda por ni en aliaj sekcioj de IFEF.

Per Johan Krogstie.

*

La germana landa asocio tradukis la fakprelegon de Avignon germanlingve kaj presigis 275 ekzemplerojn en tre plaĉa aspekto. Tiu ĉi kvanto jam estas elĉerpita. Necesas represi denove 200 ekz.

La intereso estas precipe granda ĉe sindikatoj kaj lernejoj.

GEFA



ESPERANTO SURVOJE
EL RADIO DE SVEDIO

Dank' al bonaj rilatoj ĉe la radio-instancoj niaj svedaj s-anoj nun povas antaŭvidi enkondukon de Esperanto en disaŭdigoj por eksterlando. Jam antaŭ dudek jaroj Radio de Svedio uzis Esperanton, sed poste ĉesis la programoj «pro buĝetaj kaŭzoj». Nun estas pli bonaj kondiĉoj, sed kompreneble dependas de ni esperantistoj mem, se la stacioj, kiuj uzas Esperanton, plimultiĝu kaj — antaŭ ĉio — konstante restu aktivaj en la uzado de la lingvo internacia.

Tri novaj sendiloj estas sub preparo, pli modernaj kaj efikaj ol la ĝisnunaj por la programoj, destinitaj por la eksterlanda aŭskultantaro. Jam nun oni sendas en ses fremdlingvoj: franca, rusa, angla, hispana, germana kaj portugala.

Kion vi volus scii pri Svedio? Proponu mem programojn laŭ via propra gusto, ekzemple pri literaturo, teatro, filmo, turismo, socialaj aferoj, kulturo, religia vivo, sporto, muziko ktp. Certe vi aŭdis pri «la sveda peko», fenomeno pli konata eksterlande ol en Svedio. Sed, kial ne peti programojn?

1) ĈU SVEDIO INTERESAS VIN? Se jes, skribu tuj al Radio de Svedio, Depart. por disaŭdigo eksterlanden, S-105 10 Stockholm. Proponu programojn en Esperanto pri temoj, kiujn vi mem ŝatas. Instigu geamikojn skribi por rapide atingi konstantan programon en la internacia lingvo. Menciu volonte, ke petis vin skribi «INTER — Agadgrupo por Esperanto» en Gotenburgo.

2) NI SENDOS 20 SPECIALAJN PK por viaj raportoj kaj proponoj al radiostacioj en la mondo kaj samtempe nian bultenon kun praktikaj konsiloj, informoj pri Esperanto en radio ktp. Prezo: 1 US dol. (3:60 gld., 5:20 skr., 8 int. rpk aŭ — por ne transpagipovaj esp.-istoj

— neuzitaj PM-serioj samvaloraj.) Vi aŭtomate membriĝas en «INTER — Societo por La Internacia Lingvo Esperanto en Radio». Skribu al «INTER — Agadgrupo por Esperanto», Box 55028, S-400 53 Gotenburgo, Svedio. Pĉk 42 66 60.

PAROLAS POLA RADIO VARSOVIO . . .

Pola radio elsendis informbroŝureton pri la esperantoelsendoj por la tempo novembro 1969 — majo 1970.

El tiu presaĵo ni mencias ke ek de nun okazos «Koncerto kun bondeziroj», cetere Pola Radio aranĝas interesajn konkursojn kun altvaloraj premioj, kiel ekzemple senpagaj vojaĝoj kaj restadoj en Pollando, inkluzive alloga ekskurso tra la lando.

Tio devas esti unika okazo por tiuj kiuj deziras ekkoni la lulilon de Esperanto per propraj spertoj.

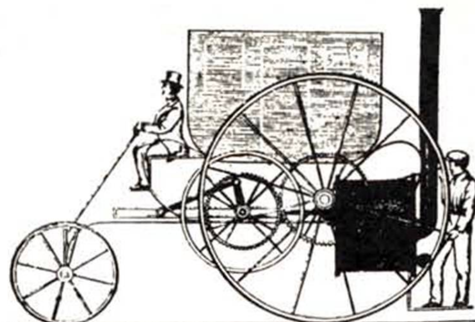
Por pluraj detaloj, turnu vin al: Pola Radio, Esperanto-programo, Varsovio, Pollando.

KRESKAS LA DELEGITA RETO DE UEA

Same kiel tiu de la telefona reto, la utileco de la konata delegita reto de UEA dependas de ĝia vasteco. Ĵus farita statistiko montras, ke la nombro de lokaj delegitoj kreskis en 1968 de 1343 ĝis 1408, dum tiu de fak-delegitoj kreskis de 1802 ĝis 1887. Entute la nombro de delegitaj oficoj plenigitaj kreskis de 3472 ĝis 3597.

La delegita reto de UEA ampleksas nuntempe 63 landojn kaj estas je la dispono de ĉiuj membroj de UEA. La lokaj delegitoj respondas al informpetoj pri, ekzemple, komerco kaj industrio, trafiko, laboro, dungo kaj salajroj, turismo, instruado ktp. Fak-delegitoj okupiĝas ekskluzive pri demandoj rilate al la koncerna fako. La plej gravaj fakoj estas nuntempe: edukado, fervojoj, filatelo, industrio, junularo, juro, komerco, lingvistiko, literaturo, medicino, religio, la speciala SOS-aŭto-servo, kaj turismo. La tuta delegita servo estas senpaga.

LA KRISTNASKDONACO



La «Spirbrua diablo».

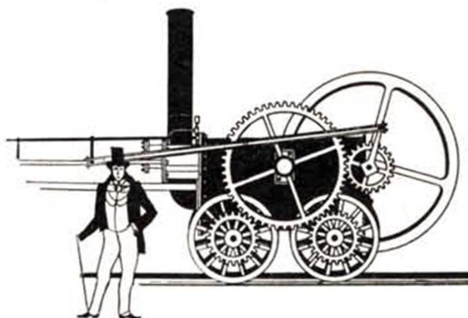
Jam de pratempo ekzistas ĉe la homoj la bela kutimo, okaze kristnasko doni unu al la alia donacojn. Sed tian donacon kiu prezentis en la jaro 1801 al la tuta homaro la fama angla inventisto Riĥardo Trewithick, estis fakte plej unika. Ĝuste je la kristnaska vespero estis finpreta en lia laborejo la tiel nomita «Spirbrua diablo». Kio do estis ĝi? Kiel ĝi aspektis? Kiel kaj kontraŭ kiu ĝi spirbruis? Kaŭzinto de ĉi tiu aŭdaca ago, estis la menciita Riĥardo Trewithick, la fama angla aventuristo, unu el la investistoj de tiutempo. Kaj oni do ne miru, ke eĉ la granda reĝo de la inventistoj, la fama James Watt, postulis, ke ĉi tiu Trewithick estu pro liaj agoj pendigita en la plej proksima pendumilo. Ne malhelpis al li, ke Trewithick estis siatempe lia disĉiplo. Ja okazas ofte, ke disĉiploj renversiĝas kaj vekas la malŝaton de siaj majstroj kontraŭ si — precipe, kiam ili kuraĝas superkreski ties kapojn. Watt — kiel konate — renversis la mondhistorion per sia genia inventaĵo de la vapormaŝino. Sed Trewithick estis tiom obstina, ke li ekdecidis inventadi vapormotoron ankoraŭ pli genian. La maŝinoj de Watt estis nome malaltpremaj kaj pro tio sekuraj kontraŭ eksplodoj. Riĥardo Trewithick komencis konstrui altpremajn maŝinojn. Tiuj ĉi estis pli malgrandaj, pli malpezaj kaj ankaŭ pli malmultekostaj ol la fabrikaĵoj de Watt, sed ofte ili ankaŭ eksplodis. Malgraŭ tio akiradis tiuj maŝinoj intereson kaj simpation, la entreprenantoj ludis hazardon kiam ili povis gajni ian profiton. Sed Watt tenis en la mano paten-

ton por fabrikado de ĉiuj specoj da vapormaŝinoj. Li eldiris unue la deziron, ke estus plej oportune mallongigi Trewithickon almenaŭ je kapo pro lia diabla inventaĵo. Sed kiam oni ne facile povis plenumi ĉi tiun deziron, li do pelis sian rivalon antaŭ juĝa korto pro malatento de la patento, pro kio ankaŭ la juĝisto kondamnis Trewithickon kaj malpermesis al li fabrikadon de tiuj maŝinoj. Sed sekve de tio ankaŭ komenciĝis la historio, kiu finiĝis je kristnaska vespero de j. 1801 per la invento de la «Spirbrua diablo». Tiutempe jam en kelkaj aliaj landoj trafikis la poŝtdiligencoj, sed la plej nova sensacio estis la inventaĵo de la ĉevalfervojo. Trewithick kun siaj altpremaj maŝinoj tial estis kondamnita al malagado, kaj komencis cerbumadi pri artefaritaj ĉevaloj moviĝitaj per vaporo. Kompreneble, ankaŭ ĉe tiuj ne mankis eksplod-danĝero, sed Trewithick sentis sin meze de eksplodoj kvazaŭ hejme. Li ekkomencis konstruadon de la unua senĉevala veturilo.

Oni ne scias kiel, sed fakto estas, ke li finkonstruis ĉi tiun fumantan monstron precize je kristnasko kaj tial okazis, ke en malgranda urbeto en suda Anglio, ĝenis la trankvilon de tiu vespero la 24-an decembron de j. 1801 io, kio al la najbaroj ŝajnis esti mistera drako.

Ĝi havis feran ventron, el la kapo sur la longa kolo fumis, en la internaĵoj ege bruis kaj furiozegis. La homoj flustris timigitaj: «Ja estas la fajra drako de Kid — la «Spirbrua diablo». Ĉi tiu nomo restis jam por ĉiam al ĉi tiu unika inventaĵo. Sed Kid Trewithick saltis la monstron dorsen, malsovaĝigis ĝin per kelkaj movoj de la ventiloj kaj poste jam kun ĝi ekveturis veran mortveturon. Sed montriĝis al la mondo fatale, ke ĉi tiu kristnaska donaco — «Spirbrua diablo» — ne estis tuj, komence de ĝia apero malbenigita. Kiam timiĝitaj najbaroj spertis, ke veturinta kaj fuminta kaldrono ne stampfas per la postaĵo, sursaltis ĉiuj la ĉarkeston kaj post nur mallonga tempo havis Trewithick sur sia memmovigilo dekduon da feliĉege ridantaj bravuloj. Oni povus diri, ke tiam prezentiĝis al la homoj la unua buso de la mondo. Dufoje li ĉirkaŭveturis la urbplacon kaj poste li eĉ tiris la vivantan ŝarĝon ĝis la supro de apuda monteto.

Fine li parkigis sian vaporveturilon antaŭ la gastejo. Ja oni nepre devis fari feston pri tiu evento. Ĉiuj partoprenintoj de la unua provveturo eniris la gastejon. Sed povas esti, ke tiam la «Spirbrua diablo» bedaŭris, ke la homoj ĝin forlasis kaj ke li restis sole dum ĉi tiu kristnaska vespero. Ja ĝi sentis sin heroo de la tago kaj tial ĝi sekve de ĝia malĝojo aŭ ankaŭ pro kolero tiom ekfuriziĝis, ke ĝia kaldrono kun granda bruo krevis. Oni punis ĝin kaj vendis ĝin kiel foruzitaĵon. Per ĉi tio do finis la kristnaska historio, sed ankoraŭ ne la vivhistorio de Trewithick kaj la historio de la «spirbruaj diabloj». Longtempe oni povus rakonti, kiel Trewithick fermis altmonan veton, ke li konstruos ankaŭ la unuan vaporlokomotivon kaj kiel li gajnis grandegan monsumon. Lia vaporlokomotivo, la unua en la mondo, aperis antaŭ la publiko en la jaro 1803 kaj oni



La lokomotivo de Trewithick.

povis transporti 30 tunojn per ĝi. Mi ekzemple povus prezenti lin ankaŭ, kiel li veturis meze de Londono ĉirkaŭe la malalta bretbarilo per sia lokomotivo — «kaptu min kiu povas» — kaj enspezis por la spektaklo kvazaŭ okaze pilgrimfesto. Mi povus ankaŭ rakonti, kiel oni intencis arestigi lin pro ŝuldoj kaj kiel li fuĝis al Peru kie li kaŝis sin en la montegoj, kie li helpis per siaj inventaĵoj ekspluati oron je valoro de multaj milionoj kaj krome estus menciinda, kiel li remarŝis hejmen tra la sudamerikaj ĝangaloj, persekutita de malario, sovaĝaj bestoj kaj venenaj serpentoj kiel la plej mizera de ĉiuj almozuloj.

Sed tion mi rakontos eble alifoje. Tamen mi

ŝatas citi fragmenton de lia lasta letero. «Tridek jarojn mi laboris ĝis mortlaciĝo kaj ĉion mi oferis por la inventaĵoj. Oni diris pri mi, ke mi estas frenezulo, ĉar mi volas efektivigi tion, kio ŝajnis al la aliuloj nerealigebla. Eĉ granda James Watt proklamis, ke li ŝatus vidi min en pendumilo. Sed mi kontentiĝos per interna fiero, ke ĉion kion mi ĝis nun faris, mi faris je bono kaj utilo de la homaro. Neniu do povas forpreni de mi la konscion, ke mi estis valora homo!

Ni danku do al Rihardo Trewithick pro lia «Spirbrua diablo» kiun li donacis al la homaro okaze Kristnasko en la j. 1801 kaj same por lia unua vaporlokomotivo konstruita du jarojn poste. Ĉi tiuj monstroj nome estis ege generpovaj ĉar de post ili aperis en la mondo multnombraj generacioj tre diverstipaj. Sed nuntempe ni nomas ilin ne «Spirbruaj diabloj», sed aŭtomobilojn kaj vaporlokomotivojn.

Dr. Fr. Jílek — Nacia teknika muzeo,
libere ordigis kaj esperantigis
V. Ruzicka.

La inventisto kaj la lokomotivo

de G. V. BENGTSON

Antaŭ kelke da jaroj vivis en Ameriko tre famkonata viro.

Se vi post la legado de ĉi tiu rakonto, emos foliumi en iu enciklopedio por vidi, kion tiu viro klopodis fari, vi komprenos, kial li daŭre estis okupita kaj despli, ke tion, kion li volis li sukcesis, fari, ĉar *li scipovis apliki la tempon.*

Iun tagon la famkonata viro hazarde havis tempon por edziĝi, kaj post tre multe da jaroj li necesis toleri, ke liaj nepoj, ne atentante pri lia fameco kaj okupateco, devigis lin eksidi en brakseĝo kaj diris tion, kion ĉiuj genepoj en la tuta mondo diras en tia situacio:

«Avo! Rakontu historion!»

Ĉu la famkonata avo mildiĝis pro la petegoj de la nepoj, aŭ ĉu estis pro la proksima kristnaskofesto, ne estas difinebla, sed la avo rakontis historion kaj jen ĝi sekvas:

«Mi rakontos pri la plej stranga kristnaskvespero, kiun mi iam travivis. Tiam mi estis tre, tre juna. Mi ĵus finlernis kiel telegrafisto kaj havis diversajn deĵorojn dum mallonga tempo. Ne pro tio, ke mi ne scipovis mian fakon, sed pro tio, ke mi estis tre okupata pri fizikaj kaj kemiaj eksperimentoj kaj tial tro ofte forgesis la deĵortempon en la telegrafstacio. Jes, eĉ okazis, ke mi ĉe la telegrafaparato sidis meditante pri eksperimentoj, kiuj igis min



forgesi ĉion — ankaŭ la telegrafaparaton, kiu vokis.

Mi deĵoris en malgranda stacio en la kamparo, kaj ĉar je tiu tempo estis tre facile ricevi laboron en la fervojstacioj, mi ekvagis al la plej proksima stacio, kaj iris inter la reloj pro la pli mallonga distanco.

Mi tute ne malĝojis pro tio, ke mi estis maldungata — eĉ en la kristnaskvespero. En la pensoj mi havis nur la eksperimentojn kaj daŭrigis tiel, dume mi stumple trotadis antaŭen sur la malebenaj ŝpaloj en la malluma, silenta kristnasknokto.

Kiam mi estis irinta du horojn, ekblovis kaj ekpluvis samtempe. Ne daŭris longe, antaŭ ol

mi estis tute malseka, ĉar tiam mia ekonomio ne permesis al mi aĉeti mantelon.

Unu horon mi ankoraŭ eltenis, kaj tial estis al mi evidente, ke mi apenaŭ povus atingi iun stacion en tiu vespero. Tial mi decidis trovi ejon, en kiu mi povis tranokti.

La sukceso estis al mi. Subite mi videtis la konturojn de iu granda domo, kiu situis sur la tereno de la fervojo. La reloj kondukis laŭ flanktrako tute al la domo, kaj al mi estis klare, ke estis iu lokomotivremizo.

La pordegoj en la fronto de la remizo estis sekure ŝlositaj, sed fenestro estis nefermita. Tra ĝi mi havis eniron al ŝirmo kaj tranoktejo.

Estis nigre mallume en la granda, ligna domo. Mi staris momenton senbrue por aŭskulti, ĉu iu ĉeestas. Sed ne aŭdiĝis alia sono ol la tamburado de la pluvo sur la tegmento.

Mi bruligis alumeton. Kiam ĝi ekflamis, mi ekvidis lokomotivon stari en la remizo. Tiumomente mi forgesis, ke mi estis laca kaj malvarma. Multon mi legis pri lokomotivoj kaj verece kaj emege deziris vidi tiun antaŭ mi.

Jen la okazo ĉeestis, kaj mi utiligis ĝin. Mi trovis lanternon, eklumigis ĝin kaj grimpis sur la maŝinon por festi mian plej solecan kaj strangan kristnaskvesperon.

En la fajrujo kuŝis hejtaĵo preta por ekbruligi la venontan matenon. Mi sentis malvarmon kaj estis malseka. Estis tial tute nature, ke mi per alumeto ekbruligis la hejtaĵon. Mi malfermis la valvon por la trablovo, kaj iom poste ekflamis klara kaj petola fajro sub la kaldrono, kaj la fumo ondadis supren tra la aperturoj en la tegmento.

Dume mi studis ĉiujn mezurilojn, instrumentojn kaj manprenilojn, fariĝis tiel varme, ke mi povis pendigi la vestojn por sekiĝi en la eta, gemuta gvidistejo. Mi tute forgesis mian malsaton kaj fartis bonege, dume mi ripetis ĉion, kion mi sciis pri vapormaŝino kaj lokomotivo.

«Se mi tiras tiun stangon malsupren!» diris mi penseme al mi mem, «sammomente mi tiras ĝin, la vaporo pasas de la kaldrono tra la tuboj al la glitujoj kaj la piŝtoj moviĝas, kaj la radoj ekrulas antŭen!»

Kaj tion ili faris!

Mi sufiĉe hejtis por fari agrablecon al mi kaj sekigi mian veston. Dum kiam mi studis la instalaĵojn de la gvidistejo, estiĝis premo en la kaldrono, kaj kiam mi ektiris la startilon, mi aŭdis surdigan siblegon de vaporo, kiu premis sin siblante eksteren.

Rigardo al la premmezurilo montris al mi, ke estis ĝuste: La montrilo atingis la ruĝan markon, kaj nun ekveturis la lokomotivo.

Subite tondris fortega krakego en miaj oreloj, kaj mi ricevis puŝon, tiel ke mi eksidis kaj preskaŭ ruliĝis malsupren de sur la maŝino. La lokomotivo traveturis la fermitan frontan pordegon kaj disrompis ĝin.

Mi ne havis longan tempon por pensi.

La lokomotivo ekrapidis kaj muĝis eksteren laŭ la trako, eksteren en la kristnasknokta blovo, kaj mallumo, kun la fajreroj kirlantaj kiel festa artfajraĵo supren el la fumtubo.

La malvarma blovo siblis tra la gvidistejo, kaj mi ekurĝis por vesti min. Feliĉe la vesto estis seka, kaj kiam mi estis strečinta pecon da tolo ĉe la blovflanko, estis tre agrable varmeta antaŭ la ardanta fajrujo.

Mi ĝuis la veturadon!

Je tiu tempo la trajnoj ne veturis nokte, tial mi sciis, ke mi estis sola sur la fervojlinio. Sed ne daŭris longe, antaŭ ol mi fariĝis atentema. Mi ja veturis la saman direkton reen, de kie mi venis pli frue en la vespero. Do, mi revenus al la sama stacio, de kiu mi ĵus estis maldungita.

La staciestro ne povus ne atenti lokomotivon muĝantan preter la stacion . . . Li volus telegrafi al ambaŭ najbarstacioj. Oni volus elsendi kontrolpatrolon el ambaŭ flankoj, kaj jen la historio finiĝus.

Ne, tio ne okazu, nun necesis nur eltrovi, kiel la maŝino estu haltigita.

Jes, mi ja povus fermi por la vaporo. Ne, tio ne sufiĉas. Se la trako estus malsupren kliniĝanta al la stacio, la lokomotivo tamen veturus pluen.

Mi manipulis ĉiujn mantenilojn kaj aparatojn kaj fine trovis tion, kio funkciigis la bremson. Singarde mi bremsis kaj sentis je mia ĝojego, ke

la rapido tuj reduktiĝis, ĝis kiam la lokomotivo haltis.

Nun temis pri kiel retroen veturigi ĝin.

Denove mi rigardis al ĉiuj aparatoj en la gvidistejo: Certe estas tiu tenilo tie supre? Mi tiris ĝin kaj ekscitite malfermis por la vaporo.

Jes, estis vere la ĝusta: Per pezaj puŝoj la maŝino denove veturis, sed la kontraŭan direkton, reen al la remizo.

Jen la maŝino denove muĝis sur la trako kun la fajreroj kirlantaj el la fumtubo. Tio amuzis min urĝi antaŭen per la plena vaporpremo, kiun la kaldrono toleris.

Kia ludo, kia rapido kaj streĉo — kia kristnaskfesto! !

Mi amuziĝis bonege. Estis mirinde povi bridi tiun grandan, pezan maŝinon, tiun bruantan ŝtalbeston, nur per facilaj manipuloj!

La nokto estis daŭre malluma, kaj subite frapis min: La remizo! Kiel mi sufiĉe frue povus vidi ĝin kaj redukti la rapidecon?

«Mi necesas veturi pli singarde!» pensis mi, kaj sammomente, kiam mi etendis la manon por fermi la vaporvalvon, mi ricevis tondran bruon en la orelo. Mi falis sur la planko, dum kiam vitrosplitoj flugis ĉirkaŭ mi.

Mi estis atinginta la remizon kaj traveturis la alian frontpordegon.

Tuj mi bremsis, ĉar mi havis la senton, ke stacio estis proksima, kaj veturis laŭ funebra movo reen al la remizo, kiu nun konsistis el nur tegmento kaj du muroj.

«Nun ne plu estas io riskebla», mi pensis, kiam mi lasis la lokomotivon grimpi en la mistraktitan remizon. «Jen estas tio, kion oni nomas libera traveturo!»

Se la remizo ŝanĝis aspekton, ankaŭ la lokomotivo ne plu similis sin mem. Dum ĉiuj miaj klopodoj mi enigis akvon kaj vaporon en la fumtubon. La tuta maŝino estis kovrita per fulgo kaj cindro. La kaldrono estis malplena, kaj la fajrujo estis ŝtopita per rubo kaj cindro.

Mi havis sufiĉe da fantazio por imagi la lokomotiviston kaj hejtiston, kiam ili transprenu la maŝinon la postan matenon. Al mi estis tute klare, ke la kristnaskfesta etoso ne povus savi min, tial mi singarde foriris.

La postan matenon mi ricevis deĵoron en tiu stacio, kiu estis apud la detruita remizo.

La unuan telegramon, kiun mi ekspedis, estis informo pri malica detruo de remizo kaj malpurigo de maŝino. Tiun telegramon mi ekspedis tre zorgeme kaj konscieme, ĉar kun ĝojo mi atentis la finon: La detruinto nekonata!

Jes, per tio finis la avo sian rakonton. Vi certe jam divenis, kiu li estis?

Estis li, kiu eltrovis la eskandeskan lampon, la fonografon kaj centojn da aliaj aparatoj. — Vi nepre lin konas?

Thomas Alva Edison.

El la dana tradukis JC

ANONCOJ



INTERNACIA FERVOJISTA
ESPERANTO-SKISEMAJNO 1970

La 11a IFES okazos en la unua semajno de februaro 1970 en la montara regiono de Malgranda aŭ Granda Tatra en Slovakio.

2—4 litaj ĉambroj estas je dispono. La pluajn necesajn informojn vi ricevos per la analoga manieri. Se vi interesiĝas je partopreno, sendu vian provizoran aliĝilon jam nun al

s.ro Ladislav *Kovár*
U. Kostelička č. 519 Ceska Trebova/CSSR.

*

Dum la pasko 1970, 27.—31.3. okazos en Aachen, Germanio Trilanda Esperanto-Kongreso por gesamideanoj de Germanio, Belgio kaj Nederlando. Samtempe okazos en la junulgastejo de Aachen Internacia Junulara Renkontiĝo, dum la tagoj 27.3—4.4.

Esperantistoj el ĉiuj landoj kaj el ĉiuj unuiĝoj estos tre bonvenaj.

Por detaloj, turnu vin al: Trilanda Esperanto-Kongreso, Karl-Marx-Allee 172, D-51 Aachen.

*

La redaktfino por la venonta IFEF-organo estas 10.1.1970.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio